

Protokół Nr 49
z posiedzenia Komisji Rozwoju i Zagospodarowania Przestrzennego
w dniu .19.03.2024 roku
Miejsce spotkania: **Katowice Airport,**

W posiedzeniu udział wzięli radni członkowie Komisji Rozwoju i Zagospodarowania Przestrzennego, zwanej dalej Komisją oraz zaproszeni goście.

Proponowany porządek obrad.

- Godz. 10:00 -10:30 ; zaopiniowania projektów uchwał oraz przyjęcie protokołu nr 48,
- Godz. 11:00-11:30 – prezentacja poświęcona programowi inwestycyjnemu Katowice Airport 2023-2024- Prezentuje pan Artur Tomasik, prezes Zarządu Górnośląskiego Towarzystwa Lotniczego SA,
- Godz.- 11:30-12:00 – dyskusja na temat planów inwestycyjnych Katowice Airport,
- Godz. 12:00-12:30 – zwiedzanie infrastruktury Katowice Airpor,
- Sprawy różne i wolne wnioski.

Ad 1.

Przewodnicząca Komisji, Pani radna Renata Caban – posiedzenie Komisji, otworzyła Pani Renata Caban przewodnicząca Komisji, przedstawiając proponowany porządek posiedzenia i zaproszonych gości. Stwierdziła quorum potrzebne do podejmowania opinii i wniosków przez Komisję. W głosowaniu jawnym Komisja jednomyślnie przyjęła zaproponowany porządek.

Ad. 2

Przewodnicząca Komisji, Pani radna Renata Caban – przechodzimy do zaopiniowania projektu uchwały w sprawie sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt oraz wysokości opłaty manipulacyjnej w odniesieniu do wojewódzkiego regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym. Druk VI/842. Proszę wnioskodawcę o wprowadzenie.

Pan Adam Gajda dyrektor Departamentu Transportu Publicznego - Ministerstwo Infrastruktury we współpracy z Polskimi Kolejami Państwowymi S.A. przygotowało wspólną ofertę taryfową dla wszystkich przewoźników kolejowych na terenie Polski. Zgodnie z jej głównym założeniem, odpłatność za podróż z dowolnej stacji A do dowolnej stacji B na terenie kraju wynikać ma z jednej wspólnej taryfy (bez względu na liczbę przesiadek i operatorów realizujących przewóz). W dniu 11 września 2018 r. uchwałą nr 2102/285/V/2018 Zarząd Województwa Śląskiego wyraził zgodę na przystąpienie przez operatorów świadczących usługi publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa Śląskiego (Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewozy Regionalne sp. z o.o.) do projektu Wspólny Bilet. W/w taryfa (cennik) dla sprawnego realizowania przewozów w ramach projektu Wspólny Bilet musi być jednakowa dla wszystkich Przewoźników. Jednym z elementów w/w taryfy (cennika) jest zestawienie opłat dodatkowych oraz manipulacyjnych, których sposób ustalania w związku z art. 34a ust. 2 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 8, z późn. zm.) należy do kompetencji Sejmiku Województwa Śląskiego. Pismem z dnia 29 grudnia 2023 r. nr HH.633.2.2023.3(KW05384/23) Spółka Koleje Śląskie Sp. z o.o. poinformowała, że w wyniku uzgodnień wszystkich przewoźników (uczestników projektu pn. Wspólny Bilet) wprowadzono zmian nr 17 do Zasad i Warunków stosowania Wspólnego Biletu (ZW-WB), która obejmowała korekt cennika bazowego ZW-WB, a także związaną z tym wysokość opłat dodatkowych. Mając na uwadze powyższe, uchwałą nr VI/65/5/2024 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 22 stycznia 2024 r. zatwierdzono zmiany dotyczące opłat dodatkowych

w odniesieniu do przewozów kolejowych realizowanych na zlecenie Województwa Śląskiego wynikających z wprowadzenia zmiany nr 17 do taryfy (cennika) oferty o zasięgu krajowym pod nazw Wspólny Bilet. Pismem NPII.4131.1.126.2024 z dnia 20 lutego 2024 r. Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego do tut. Urzędu wpłynęło zawiadomienie o wszczęciu postępowania nadzorczego w sprawie stwierdzenia nieważności uchwały Nr VI/65/5/2024 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 22 stycznia 2024 r. w sprawie zatwierdzenia zmian dotyczących opłat dodatkowych w odniesieniu do przewozów kolejowych realizowanych na zlecenie Województwa Śląskiego wynikających z wprowadzenia zmiany nr 17 do taryfy (cennika) oferty o zasięgu krajowym pod nazw Wspólny Bilet, w całości, jako sprzecznej z art. 34a ust. 2 w zw. z ust. 1 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 8 z późn. zm.) oraz z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 roku o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461 z późn. zm.) Uzasadnieniem wszczęcia postępowania nadzorczego był między innymi zarzut, i przedmiotowa uchwała nie realizuje prawidłowo delegacji ustawowej zawartej w art. 34a ust. 2 Prawo przewozowe, zastosowania w ww. akcie wysokości opłat dodatkowych w postaci konkretnych kwot, zamiast określenia sposobu ich ustalenia. Pismem NPII.4131.1.126.2024 z dnia 23 lutego 2024 r. Wojewoda Śląski wydał Rozstrzygnięcie nadzorcze, w którym stwierdził nieważność uchwały Nr VI/65/5/2024 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 22 stycznia 2024 r. w całości, jako sprzecznej z art. 34a ust. 2 w zw. z ust. 1 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 8 z późn. zm.) oraz z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461 z późn. zm.). Województwo jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego w tym transportu kolejowego na obszarze swojego działania. Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 10 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (tj. Dz.U. z 2023 r. poz. 2778 z późn. zm.), organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega między innymi na „ustalaniu opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (...)”. W związku z powyższym dnia 12 września 2011 r. Sejmik Województwa Śląskiego uchwałą Nr IV/13/3/2011 określił sposób ustalania wysokości opłat dodatkowych i opłaty manipulacyjnej w odniesieniu do wojewódzkiego regularnego przewozu osób realizowanego przez Koleje Śląskie Sp. z o.o. (uchwała ta dotyczy ustalania wysokości opłat dodatkowych i opłaty manipulacyjnej w odniesieniu tylko do Kolei Śląskich Sp. z o.o. Mając na uwadze fakt, i Organ nadzorczy stwierdził nieważność uchwały Nr VI/65/5/2024 dotyczącej Taryfy „Wspólny Bilet”, a obecnie obowiązująca uchwała nr IV/13/3/2011 w swym zakresie nie obejmuje ww. taryfy, Departament Transportu Publicznego proponuje podjęcie uchwały Sejmiku Województwa Śląskiego która zastąpi uchwałą Nr IV/13/3/2011 i będzie regulować sposób ustalania wysokości opłat dodatkowych i opłaty manipulacyjnej w odniesieniu do wszystkich przewoźników kolejowych realizujących przewozy na zlecenie województw śląskiego.

Przewodniczący Komisji, Pani radna Renata Caban – Czy są jeszcze pytania? Nie widzę, zatem zamykam dyskusję i proponuję głosowanie uchwały o następującym brzmieniu: (głosowanie jawnie):

Uchwała nr OWK.6.0014-0041/24 Komisji Rozwoju i Zagospodarowania Przestrzennego Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 19 lutego 2024 r. w sprawie ustalenia wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt oraz wysokości opłaty manipulacyjnej w odniesieniu do wojewódzkiego regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym druk VI/842.

§1

Na podstawie §5 ust.2 pkt 1 regulaminu Sejmiku Województwa Śląskiego, Komisja Rozwoju i Zagospodarowania Przestrzennego, zwana dalej Komisją, wnosi do Sejmiku Województwa Śląskiego o przyjęcie projektu wymienionej w tytule uchwały bez poprawek.

§2

Na podstawie §5 ust.3 regulaminu Sejmiku Województwa Śląskiego, przedstawienie określonej w § 1 opinii Komisji, na posiedzeniu Sejmiku Województwa Śląskiego powierza się przewodniczącemu lub wiceprzewodniczącemu Komisji.

§3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

W wyniku głosowania jawnego uchwałę podjęto następującym stosunkiem głosów:

za: 7 , przeciw: 0 , wstrzymało się: 0 .

Przewodnicząca Komisji, Pani radna Renata Caban – przechodzimy do zaopiniowania projektu uchwały w sprawie uchylecia uchwały Sejmiku Województwa Śląskiego Nr IV/49/7/2014 z dnia 7 kwietnia 2014 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego Druk VI/845. Proszę wnioskodawcę o wprowadzenie.

Pani Stefania Koczar-Sikora zastępca dyrektora Departamentu Rozwoju i Transformacji Regionu - Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego została uchwalona przez Sejmik Województwa Śląskiego w dniu 7 kwietnia 2014 roku (Uchwała Sejmiku nr IV/49/7/2014). W 2018 roku Zarząd Województwa Śląskiego postanowił przystąpić do aktualizacji tego dokumentu (zgodnie z uchwałą Nr 1880/278/V/2018 Zarządu Województwa Śląskiego z dnia 16.08.2018 r.). Jednocześnie w ramach prac nad perspektywą finansową UE na lata 2021-2027, w maju 2020 roku Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej przekazało wytyczne Komisji Europejskiej (Jaspers) pn. „Najlepsze praktyki w zakresie regionalnych planów transportowych (Polska)” przygotowane na potrzeby realizacji regionalnych planów transportowych (RPT), wypełniających warunkowość podstawową w Celu Polityki 3 na poziomie regionalnym dla polityki spójności UE 2021-2027. W przekazanych wytycznych przedstawiono szereg warunków do spełnienia, które swym zakresem z jednej strony znacznie rozbudowały warstwę strategiczną wymaganych planów transportowych podnosząc ich rangę w systemie dokumentów planistycznych regionu, a z drugiej strony wskazały na konieczność znacznego rozbudowania warstwy diagnostycznej w obszarze systemu transportu. Z uwagi na powyższe uznano, iż na poziomie regionu w obszarze transportu zostanie przygotowany jeden dokument tj. Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego, który będzie zawierał w sobie warstwę strategiczną i dwa horyzonty czasowe 2030 i 2055 (zastąpi obecnie obowiązującą Strategię Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego), a jednocześnie będzie identyfikował kluczowe projekty i działania, które będą mogły być finansowane w ramach perspektywy finansowanej UE na lata 2021-2027. Dokument pn. Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego (RPT) został opracowany i przeprowadzone zostały szerokie konsultacje społeczne jego projektu, został on zaopiniowany przez Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego oraz przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach. Projekt RPT uzyskał również roboczą akceptację Komisji Europejskiej. W dniu 30 stycznia 2024 uchwał Zarządu Województwa nr 209/484/VI/2024 została przyjęta ostateczna wersja RPT. Równocześnie przygotowany został Raport Monitoringowy Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego za lata 2016-2022, podsumowujący proces wdrażania wskazanej Strategii. W związku z przyjęciem przez Zarząd Województwa RPT, który wskazuje zarówno rozstrzygnięcia strategiczne jak i wdrożeniowe w obszarze transportu dla województwa Śląskiego, rekomenduje się podjęcie uchwały

Sejmiku Województwa Śląskiego o uchyleniu Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego.

Przewodniczący Komisji, Pani radna Renata Caban – Czy są jeszcze pytania? Nie widzę, zatem zamykam dyskusję i proponuję głosowanie uchwały o następującym brzmieniu: (głosowanie jawnie):

Uchwała nr OWK.6.0014-0042/24 Komisji Rozwoju i Zagospodarowania Przestrzennego Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 19 marca 2024 r. w sprawie uchylenia uchwały Sejmiku Województwa Śląskiego Nr IV/49/7/2014 z dnia 7 kwietnia 2014 roku w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego druk VI/845.

§1

Na podstawie §5 ust.2 pkt 1 regulaminu Sejmiku Województwa Śląskiego, Komisja Rozwoju i Zagospodarowania Przestrzennego, zwana dalej Komisją, wnosi do Sejmiku Województwa Śląskiego o przyjęcie projektu wymienionej w tytule uchwały bez poprawek.

§2

Na podstawie §5 ust.3 regulaminu Sejmiku Województwa Śląskiego, przedstawienie określonej w § 1 opinii Komisji, na posiedzeniu Sejmiku Województwa Śląskiego powierza się przewodniczącemu lub wiceprzewodniczącemu Komisji.

§3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

W wyniku głosowania jawnego uchwałę podjęto następującym stosunkiem głosów:

za: 8 , przeciw: 0 , wstrzymało się: 0 .

Ad 3

Przewodnicząca Komisji, Pani radna Renata Caban - poprosiła zebranych o zgłaszanie uwag i zastrzeżeń do rozesłanego pocztą elektroniczną projektu protokołu nr 48. Komisja nie wniosła uwag i zastrzeżeń, do rozesłanego pocztą elektroniczną projektu protokołu nr 48, przeto na podstawie §44m ust. 2 statutu Województwa Śląskiego, protokół nr 48 z posiedzenia Komisji Rozwoju i Zagospodarowania Przestrzennego uważa się za przyjęty przez Komisję.

Ad 4.

Pan Artur Tomasiak, prezes Zarządu Górnośląskiego Towarzystwa Lotniczego SA przedstawił prezentację poświęconą programowi inwestycyjnemu Katowice Airport 2023-2024. - Od 2007 roku cały czas realizujemy duży program inwestycyjny. Śmiało można stwierdzić, że po 17 latach ciągłego rozwoju infrastruktury portu, który nie został przerwany nawet przez pandemię koronawirusa, Katowice Airport to aktualnie zupełnie inne lotnisko niż prawie dwie dekady temu, właściwie powstało od nowa. Naszym strategicznym celem było stworzenie portu wielofunkcyjnego, który nie tylko dysponuje infrastrukturą do obsługi ruchu pasażerskiego, ale także może zaoferować nowoczesne powierzchnie operatorom cargo i firmom specjalizującym się w serwisowaniu statków powietrznych.

Wszystkie cele zostały zrealizowane. Aktualnie Katowice Airport to nie tylko jedno z największych lotnisk regionalnych w Polsce jeśli chodzi o obsługę ruchu pasażerskiego - port dysponuje także największą w regionach bazą do obsługi technicznej samolotów, a dzięki nowoczesnej strefie do obsługi frachtu lotniczego, która została oddana do użytku w 2016 roku, jest także w gronie trzech największych krajowych lotniska w segmencie cargo. Katowice Airport to duży zakład pracy, w ponad 50 firmach i instytucjach państwowych, które funkcjonują na jego terenie zatrudnionych jest około 4,5 tys. osób. Najważniejszą inwestycją w latach 2007 - 2024 była budowa nowej drogi startowej, to kluczowy element infrastruktury każdego lotniska. Bez drogi startowej port po prostu nie może funkcjonować. To też projekt, z którego jesteśmy szczególnie dumni, bo od momentu narodzin pomysłu do chwili oddania nowej drogi startowej do użytku minęło zaledwie 7 lat. Każdy, kto prowadził duży projekt inwestycyjny wie, że to rekordowo krótki czas. Warto podkreślić, że zaledwie trzy porty lotnicze w Polsce mają drogę startową o długości powyżej trzech kilometrów. W tym gronie, z drogą o długości 3 200 metrów, są Pyrzowice. W czerwcu przyszłego roku minie 10 lat od momentu oddania tej inwestycji do użytku. Szacujemy, że w ciągu dekady, linie lotnicze korzystając z nowej drogi startowej przewiozą z i do Pyrzowic około 39 mln pasażerów, a statki powietrzne wykonają na niej około 350 tys. startów i lądowań. Na czarterowy sukces Katowice Airport składa się kilka elementów. Po pierwsze znakomita infrastruktura portu, w tym duża liczba stanowisk postojowych dla samolotów z rodziny Airbus A320 i Boeing 737, czyli tych najczęściej wykorzystywanych przez linie czarterowe. Po drugie fakt, że ze względu na swoje położenie, port jest czynny 24 godziny na dobę, 365 dni w roku, bez żadnych ograniczeń. Po trzecie, bardzo dobre skomunikowanie lotniska za pomocą autostrad i dróg ekspresowych, co przekłada się na duży obszar oddziaływania – w promieniu dwóch godzin jazdy samochodem od Katowice Airport mieszka ponad 14 mln potencjalnych klientów. I w końcu, po czwarte, od prawie dwóch dekad konsekwentnie budujemy dobre relacje biznesowe ze wszystkimi najważniejszymi uczestnikami rynku czarterowego - mowa tutaj zarówno o liniach lotniczych, jak i o biurach podróży. W minionym roku w naszej siatce połączeń regularnych pojawiły się takie nowości, jak Pula w Chorwacji, Warna w Bułgarii, Kopenhaga, czyli stolica Danii oraz Alicante w Hiszpanii. Z kolei w ruchu czarterowym topową nowością była wenezuelska wyspa Margarita z bezpośrednim przelotem z Katowice Airport na pokładzie szerokokadłubowego Airbusa A330-200 hiszpańskiej linii lotniczej Plus Ultra. Jeśli chodzi o 2024 rok, to w ofercie lotów z Katowice Airport pojawiają się nowe trasy Ryanaira, który planuje zdynamizować rozwój swojej bazy na naszym lotnisku. Od kwietnia br. na pokładzie samolotów irlandzkiego przewoźnika będzie można polecieć do Alicante, Bari, Rzymu, na Maltę oraz do Zadaru. Aktualnie w rozkładzie „Lato 2024”, który tradycyjnie wchodzi w życie w ostatnią niedzielę marca, z Katowice Airport dostępnych jest 107 tras do 87 lotnisk zlokalizowanych w 30 państwach. Ten rok, podobnie jak i poprzedni, będzie rekordowy dla katowickiego lotniska. Po raz pierwszy w historii portu spodziewamy się obsłużyć około 6 mln pasażerów. Od wielu lat nasz zespół kompleksowo podchodzi do rozwoju katowickiego lotniska. Punktem wyjścia dla każdego działania inwestycyjnego są prognozy ruchu. Nasze najnowsze prognozy, które walidowane zostały przez firmę Arup, czyli globalnego konsultanta branży lotniczej, wskazują, że już w 2028 roku w Katowice Airport będziemy obsługiwać około 7,5 mln podróży rocznie, a granica 10 mln pasażerów może zostać przekroczona już w 2033 roku. W sukurs naszemu opracowaniu podąża analiza własna Urzędu Lotnictwa Cywilnego, która pozycjonuje Katowice Airport w gronie trzech polskich lotnisk regionalnych, które w przyszłości będą obsługiwać 10 mln podróży rocznie. Dlatego w kontekście prognozowanego rosnącego ruchu, Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze SA przygotowało kompleksowy program rozbudowy portu, który ma zostać zrealizowany do końca 2028 roku. Celem programu jest nie tylko rozwinięcie infrastruktury do obsługi ruchu pasażerskiego, a tym samym zwiększenie jej przepustowości, ale także wzmocnienie portu w takich obszarach jak obsługa techniczna samolotów i frachtu lotniczego. Chcemy również wejść w nowy segment działalności, czyli składowanie i dystrybucję paliwa lotniczego. Program zakłada harmonijny rozwój wszystkich stref lotniska, co przyniesie korzyści kontrahentom, mieszkańcom i gospodarce województwa śląskiego. Do grudnia 2023 roku katowickie lotnisko było jedynym dużym polskim portem regionalnym, do którego nie można było dojechać koleją. Na szczęście zmieniło się to wraz z oddaniem do użytku odbudowanej linii kolejowej nr 182 Zawiercie – Tarnowskie Góry i równoczesnym uruchomieniem przez Koleje Śląskie linii S9 z Częstochowy przez Zawiercie, stację „Pyrzowice Lotnisko”, do Tarnowskich Gór. Zdajemy sobie sprawę, że w tym momencie brakuje bezpośredniego połączenia kolejowego z Katowic, ale wynika to z obiektywnych przyczyn związanych z dużymi inwestycjami, które toczą się na

górnosławskich torach. Po pierwsze, chodzi o trwającą rewitalizację linii kolejowej nr 131 na odcinku Chorzów Batory – Nakło Śląski, po drugie o gigantyczną przebudowę katowickiego węzła kolejowego, która powinna wystartować jeszcze w tym roku. Jestem przekonany, że siatka połączeń kolejowych do Katowice Airport w najbliższych latach będzie ewoluować i będzie coraz lepiej sprofilowana pod potrzeby pasażerów i pracowników portu. Jednym z dodatkowych celów naszego programu inwestycyjnego jest stworzenie w Pyrzowicach centrum przesiadkowego, które będzie dużym udogodnieniem dla osób podróżujących do portu transportem zbiorowym, a także dla mieszkańców okolicznych gmin. Na jednym podziemnym tunelu, który połączy stację kolejową z centrum przesiadkowym i nowym terminalem, będą zintegrowane trzy rodzaje transportu – lotniczy, kolejowy i autobusowy. Cargo to ważny segment działalności Katowice Airport. Aktualnie pod względem wolumenu odprawianego rocznie frachtu jesteśmy w gronie trzech największych polskich lotnisk cargo. Nasz port to lotniczy węzeł cargo dla całej południowej Polski. Działają tutaj oddziały najważniejszych na rynku firm, które specjalizują się w lotniczych przewozach kurierskich, są to DHL Express, UPS i FedEx. Z naszej infrastruktury korzysta także Amazon. Ponadto Lufthansa Cargo prowadzi w katowickim terminalu towarowym ogólnopolski punkt integracji frachtu w modelu RFS. Chcemy zapewnić naszym kontrahentom optymalne warunki do dalszego rozwoju. Dlatego w ramach programu inwestycyjnego na lata 2024-2028 zaplanowaliśmy budowę drugiego terminalu towarowego. Szacunkowy koszt programu inwestycyjnego Katowice Airport na lata 2024-2028 to około 1,5 mld złotych. Najważniejszą i największą zaplanowaną inwestycją jest budowa głównego terminalu pasażerskiego wraz z nowym przedterminalowym układem drogowym i centrum przesiadkowym dla autobusów komunikacji publicznej, autokarów i busów. Obiekt ten chcemy oddać do użytku na przełomie 2028 i 2029 roku. Drugim projektem pod względem nakładów jest budowa multimodalnego węzła przeładunku towarów i paliw w oparciu o bocznice kolejową. To inwestycja dofinansowana ze źródeł Unii Europejskiej, konkretnie z instrumentu finansowego „Łącząc Europę” 2021-2027 Military Mobility. Wartość tego przedsięwzięcia to ponad 100 mln złotych. Chcemy, żeby węzeł zaczął funkcjonować najpóźniej w połowie 2026 roku. Program inwestycyjny Katowice Airport na lata 2024-2028 zakłada, że po jego zakończeniu powierzchnia terminali pasażerskich wzrośnie o 50 tys. m kw. - dla porównania, dzisiaj to 34 tys. m kw. Ponadto do 31 tys. m kw. urośnie powierzchnia hangarów w bazie serwisowej i do około 20 tys. m kw. powierzchnia terminali do obsługi cargo lotniczego. W najbliższych latach zwiększymy także znacząco liczbę miejsc postojowych na parkingach, z jednej strony rozbudowując parkingi terenowe, a z drugiej oddając do użytku parking wielopoziomowy

Następnie członkowie Komisji Rozwoju i zagospodarowania Przestrzennego udali się na zwiedzanie infrastruktury Katowice Airport.

Przewodnicząca Komisji, Pani radna Renata Caban - podziękowała za możliwość odbycia posiedzenia Komisji na lotnisku oraz zapoznanie się z różnymi aspektami funkcjonowania portu lotniczego Katowice Airport.

Na tym posiedzenie Komisji zakończono.

*Protokół sporządziła:
Beata Zaczynska*

Przewodnicząca Komisji Rozwoju i Zagospodarowania Przestrzennego

Renata Caban